

**Łukasz Gacek**

dr hab., prof. UJ, Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

## **WSPÓŁPRACA CZY RYWALIZACJA: ROSJA I CHINY W ARKTYCE**

### **Wprowadzenie**

Rosja i Chiny systematycznie zwiększają swoje zaangażowanie w regionie Arktyki. Te zachowania wynikają w dużej mierze z możliwości, jakie wyłaniają się w związku z topnieniem pokrywy lodowców w tej części świata. Stwarza to bowiem szansę na rozwój szlaków morskich oraz dostęp do nieodkrytych jeszcze zasobów naturalnych. Celem artykułu jest przedstawienie strategicznych kierunków polityki Rosji i Chin wobec Arktyki.

Rosja występuje z pozycji państwa, którego terytorium bezpośrednio przylega do obszarów arktycznych, będącego zarazem członkiem Rady Arktycznej. Chiny z kolei pozostają państwem spoza tego obszaru, utrzymując w Radzie tylko status obserwatora. Rosja postrzega swoje zaangażowanie w Arktyce w kategoriach realizacji długoterminowego interesu gospodarczego. Również Chiny, poprzez promowanie inicjatywy Polarnej Jedwabnej Szlaku, zamierzają czynnie partycypować w sprawach regionu. Obydwa państwa kładą nacisk na potrzebę zagospodarowania złóż surowcowych i rozwój alternatywnych dróg transportowych, co stwarza pole do rozwoju bliższej współpracy. Napływ kapitału i technologii z Chin może wspomagać działania Rosji w tworzeniu lokalnej infrastruktury. Niemniej Rosja jest świadoma faktu, że Chiny, stając się współudziałowcem

w realizowanych przedsięwzięciach komunikacyjnych i energetycznych, mogą faktycznie legitymizować swoją obecność w regionie.

## Znaczenie geopolityczne Arktyki

Tradycyjnie mianem Arktyki określa się obszar wokół Bieguna Północnego, czyli najdalej wysuniętego na północ punktu na Ziemi. W skład Arktyki wchodzi część terytoriów Rosji, Kanady, Norwegii, Szwecji, Finlandii, Stanów Zjednoczonych (Alaska), Danii (Grenlandia), Islandia oraz Ocean Arktyczny. Ten ostatni, zwany również Morzem Arktycznym lub Lodowatym, zajmuje przestrzeń ponad 14 mln km<sup>2</sup> i w przeważającej mierze pokryty jest lodem.

Współcześnie Arktyka stała się polem ożywionej strategicznej rywalizacji, szczególnie na polu gospodarczym i militarnym z udziałem największych mocarstw świata. Geograficzne położenie regionu sprawia, że otwiera on alternatywne korytarze komunikacyjno-transportowe łącząc ze sobą odległe zakątki Europy i Azji. Zmiany klimatyczne i towarzyszący temu proces związany z topnieniem lodowców w Arktyce pozwala coraz częściej wykorzystywać w ciągu roku żeglugowe połączenia wiodące tzw. północną drogą morską (северный морской путь, northern sea route). Składa się na nią szereg wariantów tras z uwzględnieniem morza Arktyki Rosyjskiej, tj. Barentsa, Karskie, Łaptiewów, Wschodniosyberyjskie i Czukockie. W ciągu ostatnich kilkunastu lat powierzchnia złodzona (odnosi się do akwenu pokrytego lodem o koncentracji w przedziale 15–100%) na wspomnianych morzach wyraźnie się zmniejszyła, tworząc dogodne warunki do żeglugi. Jednak w dalszym ciągu należy pamiętać o sezonowości nawigacyjnej w tym obszarze, co ogranicza pole manewru dla statków handlowych, nieprzystosowanych do żeglugi w trudnych warunkach lodowych<sup>1</sup>. Gra toczy się jednak o wysoką stawkę, biorąc pod uwagę, że odległość z Petersburga do Władywostoku wzdłuż północnej trasy morskiej wynosi ponad 14 tys. km, w porównaniu do ponad 23 tys. km, które trzeba pokonać wybierając wariant transkontynentalnej trasy przez południowe morza Eurazji w kierunku Afryki z wykorzystaniem Kanału Sueskiego.

Obok niewątpliwie obiecujących perspektyw w kontekście otwarcia nowych szlaków morskich, coraz większe zainteresowanie budzi również możliwość eksploatacji surowców naturalnych, głównie ropy naftowej i gazu ziemnego. Według szacunków U.S. Geological Survey, w obszarze Arktyki na wydobywanie czeka 90 mld baryłek ropy i niemal 1,7 bln stóp<sup>3</sup> gazu ziemnego. Innymi słowy, pod lodami Arktyki kryje się około 13% nieodkrytych światowych złóż ropy oraz 30% złóż

---

<sup>1</sup> Szerzej zob. A.A. Marsz, T. Pastusiak, A. Styszyńska, *Zmiany powierzchni lodów morskich na morzach eurazjatyckiej. Arktyki i ich potencjalny wpływ na nawigację na Północnej Drodze Morskiej w drugiej dekadzie XXI wieku*, „Problemy Klimatologii Polarnej” 2014, nr 24, s. 65–91.

gazu<sup>2</sup>. Należy jednak pamiętać, że podejmowane prace eksploracyjne i wydobywcze pozostają w dużej mierze uzależnione od warunków ekonomicznych determinujących opłacalność takowych przedsięwzięć. Pod uwagę należy brać nie tylko konieczność pozyskania znaczących nakładów kapitału, ale również potrzebę zastosowania zaawansowanego technologicznie sprzętu i specjalistycznej wiedzy. Odrębne wyzwania wiążą się ze stworzeniem właściwej infrastruktury przesyłowej w skrajnie niekorzystnych warunkach klimatycznych pozwalającej na transport surowców na dużych dystansach na rynki Azji i Europy.

### **Polityka Rosji w Arktyce i odbudowa potencjału z czasów sowieckich**

Rosja już na początku XX w. zgłaszała swoje pretensje terytorialne do Arktyki. W 1926 r. władze Związku Radzieckiego przedstawiły dekret, zgodnie z którym wszystkie odkryte i nieodkryte lody oraz wyspy od wybrzeża po Biegun Północny stanowią część imperium. Rok wcześniej swoje granice w Arktyce wytyczyła Kanada. Jednostronne wyznaczenie sektorów arktycznych przez te dwa państwa zdefiniowało granice pozostałych państw nadbrzeżnych. Zgodnie z teorią sektorów, obszar Arktyki uwzględnia ponadto części przynależne Stanom Zjednoczonym (Alaska), Danii (Grenlandia) oraz Norwegii. Teoria sektorów nie znalazła dotychczas odzwierciedlenia w treści Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea*; UNCLOS). Jednakże tworzenie przez wspomniane państwa wyłącznych stref ekonomicznych w obszarach sektorów arktycznych pozwoliło im faktycznie uzyskać suwerenne prawa i jurysdykcję<sup>3</sup>. Rosja zgłasza roszczenia do szelfu arktycznego wychodzącego poza dwustumilową strefę ekonomiczną, obejmującą Biegun Północny. Swoje stanowisko uzasadnia tym, że dno arktyczne oraz szelf syberyjski stanowią całość. W 2001 r. wniosek w sprawie rozszerzenia granic szelfu arktycznego został przedstawiony do ONZ. Główny spór toczy się wokół Grzbietu Łomonosowa<sup>4</sup>, który przez Rosjan jest traktowany jako część ich szelfu kontynentalnego. Symbolicznym aktem stanowiącym potwierdzenie tych praw była ekspedycja badawcza zrealizowana w 2007 r. W trakcie jej trwania, 2 sierpnia, rosyjska flaga została zainstalowana na dnie oceanu na Biegunie Północnym.

Rosja postrzega Arktykę jako obszar o strategicznym znaczeniu, za czym przemawia systematycznie rozbudowywana infrastruktura wojskowa. Swoje dzia-

---

<sup>2</sup> 90 Billion Barrels of Oil and 1,670 Trillion Cubic Feet of Natural Gas Assessed in the Arctic, U.S. Geological Survey, 23.07.2008, <https://archive.usgs.gov/archive/sites/www.usgs.gov/newsroom/article.asp-ID=1980.html> [dostęp: 10.04.2018].

<sup>3</sup> J. Symonides, *Status prawny i roszczenia do Arktyki oraz Bieguna Północnego*, „Państwo i Prawo” 2008, nr 1, s. 35.

<sup>4</sup> Grzbiet Łomonosowa to podmorski grzbiet na dnie Oceanu Arktycznego, rozciągający się od Wyspy Ellesmere’a pod Biegunem Północnym do Wysp Nowosyberyjskich. Roszczenia do grzbietu zgłaszają obok Rosji, Dania i Kanada.

łania argumentuje potrzebą ochrony żywotnych interesów narodowych, szczególnie w kontekście bezpieczeństwa ekonomicznego. W tym kontekście zwraca szczególną uwagę na ogromny potencjał związany z zagospodarowaniem złóż surowcowych i możliwość uruchomienia szlaków żeglugowych otwierających nowe perspektywy eksportowe.

W przedstawionym w 2008 r. dokumencie definiującym cele Federacji Rosyjskiej (FR) wobec Arktyki do 2020 r. i później można było przeczytać, że celem w sferze rozwoju gospodarczo-społecznego pozostaje rozbudowa bazy surowcowej w strefie arktycznej, a w sferze bezpieczeństwa militarnego – utrzymanie korzystnego reżimu operacyjnego i potencjału bojowego. Ponadto była mowa o zaangażowaniu Rosji w ochronę środowiska, tworzeniu jednolitej przestrzeni informacyjnej oraz działalności badawczej w tej strefie. W kontekście celów strategicznych wskazywano między innymi na zarządzanie zasobami surowcowymi oraz rozwój infrastruktury transportowej<sup>5</sup>. Niemal identyczne cele przedstawiono w strategii rozwoju strefy arktycznej i bezpieczeństwa narodowego z 2013 r. Podkreślono wówczas, że wyzwaniem dla Rosji pozostaje brak nowoczesnego sprzętu i technologii niezbędnej w procesie eksploracji i rozwoju przybrzeżnych złóż surowcowych, jak również brak rozwiniętej infrastruktury transportowej, przemysłowej i energetycznej<sup>6</sup>. W ogłoszonej na początku 2017 r. strategii bezpieczeństwa ekonomicznego do 2030 r. podkreślano, że globalne zmiany klimatu mogą częściowo rozwiązywać problemy niedoborów żywności i słodkiej wody. Dlatego obserwuje się wzrost rywalizacji o dostęp do zasobów odnawialnych, również tych znajdujących się w rejonie Arktyki i Antarktydy. Ta kwestia zaś bezpośrednio wpływa na stan bezpieczeństwa ekonomicznego FR<sup>7</sup>.

Ogłoszona w 2014 r. doktryna militarna mówiła wprost o obronie wpływów w Arktyce<sup>8</sup>. Na przestrzeni ostatnich lat Rosja znacząco wzmocniła obecność wojskową w regionie. W grudniu 2014 r. utworzyła nowe dowództwo strategiczne w Arktyce<sup>9</sup>, powstałe na bazie Floty Północnej FR. Tym samym dokonała wyodrębnienia piątego okręgu wojskowego – Połączonego Dowództwa Strategicznego Północ (Объединенное стратегическое командование Северного флота), obok dotychczas działających czterech: zachodniego, wschodniego, centralnego i południowego. Jednocześnie rozpoczęła odtwarzać infrastrukturę stworzoną jeszcze

---

<sup>5</sup> *Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу*, „Российская газета – Столичный выпуск” № 4877, 18.09.2008.

<sup>6</sup> *Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года*, 20.02.2013.

<sup>7</sup> *О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года*, Указ Президента Российской Федерации от 13.05.2017 г. № 208.

<sup>8</sup> *Военная доктрина Российской Федерации*, „Российская газета – Федеральный выпуск” № 6570 (298), 30.12.2014.

<sup>9</sup> *В Арктике начинает действовать объединенное стратегическое командование „Север”*, ТАСС, 1.12.2014.

w czasach Związku Radzieckiego i budować nowe instalacje wojskowe, posterunki radiolokacyjne oraz punkty naprowadzania lotnictwa wzdłuż północno-wschodniego wybrzeża, w tym na wyspach Wrangla, Kotielnyj, Ziemi Aleksandrowa, Nowej Ziemi oraz Przylądka Schmidta. W 2017 r. do użytku została oddana najdalej wysunięta na północ baza na wyspie Ziemia Aleksandrowa. Na wyspach arktycznych Rosjanie przystąpili do systematycznego odtwarzania infrastruktury obrony przeciwlotniczej od Półwyspu Kolskiego po Czukotkę. Możliwości w tym zakresie zamierzają wzmacniać poprzez budowę lądowisk i lotnisk. Finalnie w Arktyce ma powstać 13 lotnisk oraz 10 posterunków radiolokacyjnych<sup>10</sup>. Wraz z tymi działaniami systematycznie zwiększana jest liczba żołnierzy rozmieszczanych w tworzonych garnizonach, w tym m.in. na archipelagu Ziemi Franciszka Józefa. Przy tej okazji postępuje również rozbudowa floty lodołamaczy i rozszerzanie ich zdolności wojskowych. W 2017 r. w Stoczni Bałtyckiej w Petersburgu zwodowano lodołamacz „Sybir” (Сибирь) o napędzie atomowym projektu 22220. Jest on jedną z trzech zaplanowanych jednostek tego typu, obok lodołamaczy „Arktyka” (Арктика) oraz „Ural” (Урал). Zgodnie z planem „Arktyka” ma wejść do służby w pierwszej połowie 2019 r., „Sybir” w listopadzie 2020 r., a „Ural” w listopadzie 2021 r. Rosja zakłada ponadto wybudowanie do 2025 r. atomowego lodołamacza projektu 10510 „Lider” (Лидер). Lodołamacz będzie w stanie zapewnić całoroczny ruch żeglugowy wzdłuż północnej drogi morskiej. Jego zdaniem, podobnie jak pozostałych lodołamaczy atomowych, będzie przeprowadzanie konwojów okrętów w warunkach arktycznych. „Lider” będzie zdolny do przebijania lodu o grubości ponad 4 m<sup>11</sup>.

Działania podejmowane przez Rosję na wodach Oceanu Arktycznego zaczynają wzbudzać coraz większy niepokój w Stanach Zjednoczonych. Zdaniem komendanta Straży Przybrzeżnej USA, admirała Paula Zakunfta, sytuacja w Arktyce zaczyna niebezpiecznie przypominać tę znaną z Morza Wschodniocchińskiego i Południowocchińskiego, gdzie obserwuje się wzmożoną aktywność wojskową Chin. Analogiczne działania można dziś dostrzec w postępowaniu Rosji, która zgłasza roszczenia do dużej części Oceanu Arktycznego aż po Biegun Północny. W odpowiedzi sugerował potrzebę wzmocnienia amerykańskiego potencjału zdolnego do konkurowania z Rosją i Chinami<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> *Russia Ready to Contest Arctic More Actively Than Neighbors*, Sputnik, 9.08.2015, <https://sputniknews.com/military/201508091025556135> [dostęp: 10.04.2018].

<sup>11</sup> А. Станавов, *Король Арктики: Россия спускает на воду новый мощнейший в мире ледокол*, РИА Новости, 22.09.2017, <https://ria.ru/economy/20170922/1505279324.html> [dostęp: 10.04.2018]; *Российский атомный ледокол-лидер намечено начать строить в 2019 году*, РИА Новости, 21.02.2017.

<sup>12</sup> C. Houck, *The Arctic Could Be the Next South China Sea, Says Coast Guard Commandant*, Defense One, 1.08.2017, <https://www.defenseone.com/threats/2017/08/arctic-could-be-next-south-china-sea-top-coast-guard-admiral/139917> [dostęp: 10.04.2018]. Stany Zjednoczone dysponują tylko jednym ciężkim lodołamaczem Polar Star, zwodowanym w 1976 r. Będzie on jeszcze użytkowany przez kilka lat, prawdopodobnie do 2023 r.

Północna droga morska może stać się znaczącym impulsem sprzyjającym eurazjatyckiej integracji na polu gospodarczym, stając się realną alternatywą wobec głównych transkontynentalnych tras przez Ocean Indyjski i Kanał Sueski, obarczonych szeregiem wyzwań związanych z bezpieczeństwem.

W 2016 r. północną trasą morską przewieziono 7,5 mln ton towarów, o 38% więcej niż rok wcześniej i o 87% niż w 2014 r. Większość dotyczyła transportu krajowego. Ministerstwo transportu FR szacowało, że ruch towarowy na trasie północnej może wzrosnąć dziesięć razy do 2020 r., osiągając poziom 65 mln ton rocznie<sup>13</sup>. 1 marca 2018 r. prezydent FR Władimir Putin mówił, że północna trasa stanowi klucz do rozwoju obszarów arktycznych i rosyjskiego Dalekiego Wschodu. Aspiracją Rosji jest stworzenie prawdziwie globalnej i konkurencyjnej arterii transportowej i zwiększenie przepływu towarów tą trasą do 80 mln ton w 2025 r.<sup>14</sup> Zdaniem Jewgienija Zagorodnego z United Shipbuilding Corporation (Объединённая судостроительная корпорация), łączna przepustowość portów na północy w 2028 r. wyniesie ponad 117 mln ton rocznie. Ruch towarowy z wykorzystaniem północnej drogi morskiej po 2030 r. może z kolei wzrosnąć do 105 mln ton rocznie. Podkreślał, że głównym wyzwaniem dla Rosji będzie zmniejszenie zależności od dostaw sprzętu wyprodukowanego za granicą, zwłaszcza gazowców<sup>15</sup>. Potwierdzeniem przyjętej strategii działania była podpisana przez prezydenta Władimira Putina, w grudniu 2017 r., ustawa przyznająca rosyjskim statkom monopol na przewóz północną drogą morską ropy, gazu i węgla<sup>16</sup>.

Rosnąca obecność Rosji w Arktyce powiązana jest z potrzebą wzmocnienia pozycji na światowych rynkach energetycznych, ze szczególnym podkreśleniem znaczenia roli skroplonego gazu LNG. Główne założenia w tym zakresie zaprezentowane zostały w grudniu 2017 r. przez spółkę Novatek. W długookresowej strategii rozwoju do 2030 r. położono nacisk na rozszerzenie bazy zasobów surowcowych, rozwój technologiczny i wzrost wydobycia gazu. Priorytet przyznano sektorowi LNG. Novatek planuje zwiększyć wydobycie gazu do 72,4 mld m<sup>3</sup> w 2020 r., 109 mld m<sup>3</sup> w 2025 r. oraz 126 mld m<sup>3</sup> w 2030 r. W sumie w ciągu dwunastu lat zamierza pozyskać około 820 mld m<sup>3</sup>, 107 mln ton kondensatu oraz 75 mln ton oleju. W planach jest również budowa terminalu przeładunkowego na terytorium Kamczatki. Rosja do 2030 r. ma znaleźć się w czołówce największych producentów LNG, zwiększając produkcję z 16,3 mln ton w 2017 r. do około 80 mln ton rocznie. Za dwie trzecie wydobycia ma odpowiadać właśnie Novatek. Dla porównania Katar zwiększy produkcję w tym czasie z 77 do ponad 100 mln ton,

---

<sup>13</sup> *Объём грузопотока по Севморпути за девять месяцев побил рекорд 2016 года*, ТАСС, 19.10.2017.

<sup>14</sup> *Северный морской путь. Досье*, ТАСС, 1.03.2018.

<sup>15</sup> *Эксперт: грузопоток по Севморпути после 2030 года может вырасти до 105 млн тонн*, ТАСС, 13.12.2017.

<sup>16</sup> *Путин ввел исключительное право российских судов на перевозку нефти и газа по Севморпути*, ТАСС, 30.12.2017.

Stany Zjednoczone z 14 do ponad 90 mln ton, a Australia z 64 do mniej niż 90 mln ton<sup>17</sup>. Strategia dowodzi, że celem Novatek jest rozwój projektów LNG w Arktyce. Szczególne zainteresowanie budzą zasoby surowcowe półwyspów jamalskiego i gydańskiego. Po uruchomieniu dwóch projektów Jamał LNG oraz Arctic LNG 2 Rosja osiągnie dzisiejszy stan wydobycia Kataru.

### Strategia Chin wobec Arktyki i Polarny Jedwabny Szlak

Chiny w ostatnich latach wyraźnie zwiększyły swoją aktywność dyplomatyczną i gospodarczą w regionie Arktyki. Podstawą tej obecności stała się współpraca z ośrodkami badawczymi monitorującymi zmiany klimatu oraz topnienie lodowców w tym obszarze. W lipcu 2004 r. Chiny założyły pierwszą naziemną stację badawczą China Arctic Yellow River Station (中国北极黄河站; *Zhongguo Beiji Huanghe zhan*) na Svalbard<sup>18</sup>.

Symbolem zainteresowań naukowych w regionach polarnych Chin stał się zakupiony w 1993 r. od Ukrainy lodołamacz „Śnieżny Smok” (雪龙; *Xuelong*). 20 listopada 1994 r. wyruszył on z portu w Szanghaju i popłynął po raz pierwszy na antarktyczną stację Zhongshan<sup>19</sup>. W 2012 r., jako pierwsza chińska jednostka, przepłynął w obu kierunkach północną drogę morską z Azji do Europy. W ciągu trwającego trzy miesiące rejsu gromadził zarówno dane odnoszące się do zmian klimatycznych, środowiska morskiego i zasobów naturalnych Oceanu Arktycznego, jak i nawigacji trasami arktycznymi<sup>20</sup>. Chiny, we współpracy z fińską AkerArctic Technology, są obecnie w trakcie budowy swojego pierwszego lodołamacza (雪龙2; *Xuelong2*). Jego wodowanie ma nastąpić już w 2019 r.<sup>21</sup>

Aktywność naukowo-badawczą Chiny realizują przy współudziale państw arktycznych. Przejawem tego jest porozumienie o współpracy naukowej pomiędzy islandzkim Icelandic Centre for Research z chińskim Polar Research Institute of China z 17 sierpnia 2012 r.<sup>22</sup> Utorowało ono drogę do zainicjowania corocznych

---

<sup>17</sup> Трансформация в глобальную газовую компанию 2018–2030 гг., Корпоративный день стратегии Москва, Российская Федерация 12 декабря 2017, НОВАТЭК, <http://www.novatek.ru/ru/investors/strategy> [dostęp: 10.04.2018].

<sup>18</sup> 共和国国歌在北极奏响中国首个北极科考站落成 (*Gongheguo guoge zai Beiji zou xiang Zhongguo shou ge Beiji kekaozhan luocheng*), „Ренмин ванг” („Renmin wang”), 28.07.2004, <http://scitech.people.com.cn/GB/1056/2672605.html> [dostęp: 10.04.2018].

<sup>19</sup> 1993年3月25日, 雪龙号“科学考察船建造完工” (1993 nian 3 yue 25 ri „xue long hao” kexue kaocha chuanjian zao wangong), 新华 (*Xinhua*), 25.03.2017.

<sup>20</sup> 触摸北极: 93天铸就冰雪传奇, 国家海洋局 (*Chumo Beiji: 93 tian zhujie bingxue chuanqi, guojia haiyang ju*), 国家海洋局 (*Guojia haiyang bu*), 28.09.2012.

<sup>21</sup> 块“积木”搭出“雪龙2”号 (114 kuai „jimu” da chu „Xuelong 2” hao 114), 科技日报 (*„Keji Ribao*”), 29.03.2018.

<sup>22</sup> Memorandum of Understanding on Chinese-Icelandic Research Cooperation on Arctic Issues Between the Polar Research Institute of China and the Icelandic Centre for Research, 17.08.2012.

spotkań (China–Nordic Arctic Cooperation Symposium), poczynawszy od czerwca 2013 r., oraz do utworzenia w grudniu 2013 r. centrum badawczego w Szanghaju (China–Nordic Arctic Research Center) z udziałem czterech chińskich i sześciu skandynawskich instytucji badawczych. We wrześniu 2016 r. powstało z kolei centrum badawcze Russian–Chinese Polar Engineering and Research Centre stworzone przez Far Eastern Federal University oraz Harbin Polytechnic University<sup>23</sup>.

Obok działalności naukowo-badawczej Chiny tworzą partnerstwa gospodarcze w regionie. Szczególną rolę w tym względzie przypisują Islandii, Norwegii oraz Grenlandii. Islandia była pierwszym państwem z Europy, z którym Chiny podpisały umowę o wolnym handlu<sup>24</sup>. W grudniu 2016 r. Chiny i Norwegia wznowiły negocjacje w sprawie wolnego handlu, które utknęły w martwym punkcie po przyznaniu – sześć lat wcześniej – pokojowej nagrody Nobla chińskiemu dysydentowi Liu Xiaobo<sup>25</sup>. Dla Grenlandii Chiny są z kolei pożądanym partnerem do podjęcia współpracy w sektorze wydobywczym oraz infrastrukturalnym. Zainteresowanie Chin budzą zwłaszcza złoża uranu oraz pierwiastki ziem rzadkich w Kuannersuisut (Kvanefjeld). Władze w Pekinie, jako priorytet, przedstawiają plany budowy stałej stacji badawczej na Grenlandii. Ich zaangażowanie inwestycyjne pozostaje jednak na razie dosyć skromne. Chiny starają się rozwijać kontakty polityczne na niższym szczeblu, nie deklarując poparcia dla aspiracji niepodległościowych Grenlandii. W perspektywie długofalowej Grenlandia może się jednak okazać cennym punktem oparcia dla Chin w kontekście ich rosnącego zaangażowania w obszarze arktycznym<sup>26</sup>.

Jak już wcześniej wspomniano, Arktyka to obszar wyjątkowo podatny na zmiany klimatu. Wzrost temperatury powoduje coraz szybsze topnienie lodowców, co w konsekwencji stwarza możliwość wyznaczania nowych szlaków dla żeglugi morskiej pomiędzy Europą a Azją. Chiny testowały już takie rozwiązania, czego przejawem był rejs w drugiej połowie 2013 r., należącego do chińskiej firmy żeglugowej COSCO, statku kontenerowego pomiędzy Dalian a Rotterdamem. Trasa wiodąca przez Cieśninę Beringa pozwoliła zaoszczędzić 15 dni w stosunku do tras przez Kanał Sueski i Morze Śródziemne<sup>27</sup>. Projekt należy postrzegać w kategorii wyzwań strategicznych tworzących alternatywę wobec

---

<sup>23</sup> Far Eastern Federal University, Harbin Polytechnic University establish a Russian-Chinese polar engineering center, The Arctic, 29.09.2016, <https://arctic.ru/international/20160929/446559.html> [dostęp: 10.04.2018].

<sup>24</sup> Free Trade Agreement Between the Government of the People's Republic of China and the Government of Iceland, Ministry of Commerce of the PRC, 15.04.2013.

<sup>25</sup> R. Milne, *Norway restores diplomatic relations with China*, „Financial Times”, 19.12.2016.

<sup>26</sup> M. Martin, *China in Greenland: Mines, Science, and Nods to Independence*, „China Brief”, 12.03.2018, Vol. 18, Issue 4, <https://jamestown.org/program/china-greenland-mines-science-nods-independence> [dostęp: 10.04.2018].

<sup>27</sup> T. Mitchell, R. Milne, *First Chinese cargo ship nears end of Northeast Passage transit*, „Financial Times”, 6.09.2013.



tras komunikacyjnych i transportowych przez Ocean Indyjski i pozwalających unikać wąskich gardeł, tj. Cieśnina Malakka. W czerwcu 2017 r. Chiny przedstawiły plan utworzenia trzech „błękitnych korytarzy gospodarczych”, łączących Azję z Afryką<sup>28</sup>, Oceanią i Południowym Pacyfikiem, a także Europą poprzez Ocean Arktyczny i stanowiących wsparcie dla współpracy morskiej w ramach inicjatywy Pasa oraz Drogi<sup>29</sup>.

Chiny aspirują do uczestnictwa w zarządzaniu regionem arktycznym. Wyrażają poszanowanie praw państw arktycznych w kontekście suwerenności na morzach terytorialnych i w wyłącznych strefach ekonomicznych, zgodnie z treścią Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza. Stają się zarazem nieformalnym rzecznikiem interesów państw spoza regionu wzywając do respektowania praw innych w kontekście prowadzenia badań naukowo-badawczych, eksploracyjnych oraz tranzytu. Odwołując się do Konwencji uwypuklają znaczenie teorii o morzu otwartym (*high seas*), obejmującym części morza niestanowiące wyłącznej strefy ekonomicznej, morza terytorialnego, wód wewnętrznych oraz archipelagowych żadnego państwa<sup>30</sup>. W myśl tych rozwiązań z tej strefy mogą korzystać wszystkie państwa. Na morzu otwartym obowiązuje bowiem wolność żeglugi, przelotu, układania podmorskich kabli i rurociągów, budowania wysp oraz innych instalacji, rybołówstwa, a także prowadzenia badań naukowych<sup>31</sup>.

Potwierdzeniem aspiracji Chin było włączenie ich w skład grupy stałych obserwatorów w Radzie Arktycznej w maju 2013 r. Wraz z nimi taki status uzyskały wtedy Indie, Japonia, Korea Południowa, Singapur oraz Włochy<sup>32</sup>. Powstała w 1996 r. Rada Arktyczna stanowi forum międzyrządowe koordynujące współpracę i kontakty pomiędzy państwami arktycznymi, tj. Danią, Finlandią, Grenlandią, Islandią, Kanadą, Norwegią, Rosją, Stanami Zjednoczonymi, Szwecją oraz Wyspami Owczymi. Status stałego obserwatora do tej pory przypisano Francji, Hiszpanii, Holandii, Niemcom, Polsce i Wielkiej Brytanii. Od 2017 r. do tego grona dołączyła Szwajcaria.

15 października 2015 r. Minister Spraw Zagranicznych Wang Yi wskazywał, że Chiny są ważnym udziałowcem w Arktyce (北极的重要利益攸关方; *Beiji de zhongyao liyi youguan fang*). Mówił wówczas o włączeniu się Chin w rozwój

---

<sup>28</sup> Połączenie Chiny–Ocean Indyjski–Afryka–Morze Śródziemne, łączące korytarze Chiny–Indochiny, w kierunku zachodnim z Morza Południowochińskiego do Oceanu Indyjskiego, korytarz Chiny–Pakistan oraz Bangladesz, jak również korytarz Chiny–Indie–Mjanma.

<sup>29</sup> „一带一路”建设海上合作设想 („Yidai yilu” jianshe haishang hezuo shexiang), 国家发展和改革委员会 (*Guojia fazhan he gaige weiyuanhui*), 20.06.2017.

<sup>30</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea, Part VII: High Seas, United Nations, 10.12.1982.

<sup>31</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 87. Freedom of the high seas, United Nations, 10.12.1982.

<sup>32</sup> P. Zengerle, *China granted observer seat on Arctic governing council*, Reuters, 15.05.2013.

Arktyki, w oparciu o zasady szacunku, współpracy i obopólnych korzyści<sup>33</sup>. Dzień później do jego słów nawiązał wiceminister Zhang Ming, definiując Chiny pod względem geograficznym jako „państwo blisko Arktyki” (近北极国家; *jin Beiji guojia*)<sup>34</sup>. Chiny nawiązują przy tej okazji do podpisanego 1 lipca 1925 r. Traktatu Spitsbergeńskiego (Svalbard), który określał Svalbard jako własność Królestwa Norwegii, niemniej uznawał równe prawa państw sygnatariuszy do korzystania z zasobów naturalnych archipelagu i prowadzenia tam badań naukowych. Traktat został zawarty 9 lutego 1920 r. w Paryżu przez Stany Zjednoczone, Danię, Francję, Włochy, Japonię, Holandię, Wielką Brytanię oraz Szwecję. Później, na przestrzeni niemal stu lat, przystąpiły do niego 42 państwa<sup>35</sup>.

Początkowo zaangażowanie Chin w prace Rady Arktycznej było stosunkowo ograniczone, jednak z upływem czasu ta aktywność zaczęła wzrastać. Świadczyć o tym mógł choćby fakt przeprowadzania dwustronnych konsultacji w sprawach arktycznych z innymi państwami posiadającymi status obserwatora. Dobrym przykładem było porozumienie z Japonią i Koreą Południową z połowy 2017 r., w sprawie przeprowadzania wspólnych badań mających na celu ocenę poziomu zanieczyszczenia i zmian klimatycznych na Arktyce<sup>36</sup>. Warto nadmienić, że już w kwietniu 2016 r. wspomniane trzy państwa zorganizowały w Seulu pierwsze rozmowy na wysokim szczeblu dotyczące spraw Arktyki<sup>37</sup>.

Przełom nastąpił na początku 2018 r., kiedy Chiny przedstawiły kompleksową strategię działania wobec Arktyki. 26 stycznia tego roku opublikowały białą księgę na ten temat prezentując wizję budowy Polarnego Jedwabnego Szlaku. Chiny podkreśliły strategiczne znaczenie Arktyki, zgłaszając jednocześnie gotowość do uczestnictwa w zarządzaniu tym obszarem. Odwoływały się do zasady współpracy z zaangażowanymi państwami w oparciu o formułę obopólnych korzyści. Promując rozwój współpracy międzynarodowej wskazywano na potrzebę koordynacji poszczególnych strategii i polityk krajowych, stworzenia sieci połączeń infrastrukturalnych, rozwoju wolnego handlu, integracji finansowej oraz promowania kontaktów międzyludzkich. Wśród głównych celów wobec Arktyki, Chiny wymieniały eksplorację tego obszaru z uwzględnieniem badań naukowych, ochronę lokalnego ekosystemu i przeciwdziałanie zmianom klima-

<sup>33</sup> 王毅：中国秉承尊重、合作与共赢三大政策理念参与北极事务 (Wang Yi: Zhongguo bingcheng zunzhong, hezuoyu gongying san da zhengce linian canyu beiji shiwu), 外交部 (Waijiao bu), 17.10.2015.

<sup>34</sup> 外交部副部长张明在“第三届北极圈论坛大会”中国国别专题会议上的主旨发言 (Waijiaobu fubuzhang Zhang Ming zai „di san jie beiji quan luntan dahui” Zhongguo guobie zhuanli huiyi shang de zhuzhi fayan), 外交部 (Waijiao bu), 16.10.2015.

<sup>35</sup> Svalbard Treaty, *Chinese Arctic and Antarctic Administration*, [http://www.chinare.gov.cn/english/gb\\_article.php?modid=16002](http://www.chinare.gov.cn/english/gb_article.php?modid=16002) [dostęp: 10.04.2018].

<sup>36</sup> Japan, China and South Korea OK joint study on Arctic development, „The Japan Times”, 9.06.2017.

<sup>37</sup> China, Japan, South Korea to hold talks on Arctic region, „South China Morning Post”, 25.04.2016.

tu, jak również wykorzystanie zasobów arktycznych w sposób legalny i racjonalny. W odniesieniu do tej ostatniej kwestii Chiny zgłosiły swój akces w rozwoju arktycznych szlaków żeglugowych, podkreślając, że w następstwie globalnego ocieplenia mogą one odgrywać ważną rolę w handlu międzynarodowym. Chiny utrzymywały, iż szanują prawa państw arktycznych w granicach ich jurysdykcji. Niemniej zaznaczały, że zarządzanie arktycznymi szlakami żeglugowymi powinno być prowadzone zgodnie z prawem międzynarodowym, w tym z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza. Mówiąc o budowie Polarnego Jedwabnego Szlaku (冰上丝绸之路) uwypukliły potrzebę zaangażowania rodzimych przedsiębiorstw w rozwój infrastruktury pozwalającej na komercyjną realizację morskich przedsięwzięć. Obok tego zwróciły uwagę na aspekt surowcowy, zgłaszając udział w poszukiwaniach i eksploatacji zasobów ropy naftowej, gazu ziemnego i innych źródeł energii. W dokumencie podkreślono, że region arktyczny posiada znaczące zasoby energii geotermalnej, wiatrowej i innych, co stwarza pole do współpracy z państwami arktycznymi w obszarze czystej energii, transferu technologii, personelu oraz doświadczeń. Dostrzeżono również potencjał wynikający z rozwoju rybołówstwa i turystyki w regionie. W białej księdze podkreślono kwestię promowania rozwoju badań naukowych oraz ochrony środowiska w obszarze Oceanu Arktycznego<sup>38</sup>.

## Współpraca i rywalizacja Chin i Rosji w Arktyce

Arktyka przedstawia szereg rzeczywistych i potencjalnych opcji współpracy dla Chin oraz Rosji. Najbardziej oczywiste dotyczą sektora energetycznego, a także budowy infrastruktury dla morskich połączeń komunikacyjnych i transportowych. Obok tego jednak wyłaniają się również inne kwestie, dotyczące projekcji siły, manifestowanej nie tylko na polu gospodarczym, ale również wojskowym, oraz systemu zarządzania Arktyką w wymiarze regionalnym i globalnym.

Z perspektywy Rosji Chiny mogą przedstawiać korzystne oferty biznesowe odnoszące się do realizacji szeregu przedsięwzięć infrastrukturalnych w Arktyce. Na początku lipca 2017 r. obydwa państwa podpisały porozumienie w sprawie budowy Polarnego Szlaku Jedwabnego. Osiągnięto je w czasie spotkania premiera Federacji Rosyjskiej Dmitrija Miedwiediewa w Pekinie z przewodniczącym ChRL Xi Jinpingiem, podczas którego szerzej dyskutowano nad kwestią wykorzystania połączeń morskich przez Ocean Arktyczny<sup>39</sup>.

Obiecujące perspektywy stwarza rozwój współpracy w sektorze naftowo-gazowym, koncentrującej się do tej pory głównie na obszarach rosyjskiego Da-

<sup>38</sup> 中国的北极政策 (Zhongguo de beiji zhengce), 新华 (Xinhua), 26.01.2018.

<sup>39</sup> 习近平会见俄罗斯总理梅德韦杰夫 (Xi Jinping huijian Eluosi zongli Meideweijiefu), 外交部 (Waijiao bu), 4.07.2017.

lekiego Wschodu i Wschodniej Syberii<sup>40</sup>. W ostatnich latach zaczęły pojawiać się jednak nowe opcje uwzględniające również obszar Arktyki. Na początku 2013 r. rosyjski Rosneft podjął dyskusję z chińskim gigantem z branży naftowo-gazowej China National Petroleum Corporation (CNPC) na temat realizacji wspólnych projektów w szelfie arktycznym na Morzach Barentsa i Peczorskim<sup>41</sup>. W tym samym roku rosyjskie przedsiębiorstwo Novatek rozpoczęło rozmowy na temat zaangażowania Chin w jego głównym arktycznym projekcie LNG Jamał. W projekt, obok Novatek (80% udziałów), zaangażowany był także francuski Total (20%). Wspólne przedsięwzięcie Jamał LNG koncentruje się na produkcji gazu ziemnego w formie skroplonej (LNG) oraz budowie ośrodka przetwórczego. Projekt zakłada uruchomienie trzech linii technologicznych o wydajności 5,5 mln ton każda oraz dodatkowej o mocy 1 mln ton. Rynkami docelowymi będą głównie państwa Azji Wschodniej oraz Europy<sup>42</sup>.

5 września Novatek podpisał porozumienie z CNPC, w wyniku którego ten ostatni nabył 20% udziałów w przedsięwzięciu. Umowa przewidywała uruchomienie dostaw skroplonego gazu do Chin w ilości nie mniejszej niż 3 mln ton rocznie przez okres piętnastu lat<sup>43</sup>. W lutym 2015 r. wicepremier Rosji, Arkady Dworkowicz, wystosował do Chińczyków propozycję wejścia w nowe oraz istniejące już projekty związane z eksploracją złóż, z podziałem udziałów 50/50, z wyłączeniem złóż w szelfie arktycznym, w których Chińczycy mogliby posiadać mniejszościowe pakiety<sup>44</sup>. Warto przy tej okazji wspomnieć, że już w listopadzie 2014 r. Rosneft i CNPC uzgodniły warunki dotyczące bezprecedensowej sprzedaży chińskiemu koncernowi 10% aktywów w jednych z największych rosyjskich złóż naftowych Wankor we Wschodniej Syberii<sup>45</sup>. We wrześniu następnego roku do projektu Jamał LNG dołączył chiński rządowy Fundusz Szlaku Jedwabnego (Silk Road Fund), który przejął 9,9% udziałów<sup>46</sup>.

---

<sup>40</sup> Szerzej zob. Ł. Gacek, *Nowe paradygmaty dialogu energetycznego Chin z Rosją: rywalizacja czy współpraca?*, [w:] *Gospodarka światowa w XXI wieku. Współczesne uwarunkowania i wyzwania*, red. M. Czermińska, Kraków 2015, s. 87–110.

<sup>41</sup> R. Katakey, W. Kennedy, *Russia Lets China Into Arctic Rush as Energy Giants Embrace*, Bloomberg, 25.02.2013.

<sup>42</sup> 中俄北极最大天然气项目投产 (Zhong E Beiji zui da tianranqi xiangmu touchan, 400 wan dun shu wang Zhongguo), 万吨输往中国 (400), 11.12.2017, [http://www.sohu.com/a/209952925\\_165665](http://www.sohu.com/a/209952925_165665) [dostęp: 10.04.2018].

<sup>43</sup> S. Bierman, I. Arkhipov, *CNPC Buys Stake in Novatek's Yamal LNG Project in Russian Arctic*, Bloomberg, 5.11.2013.

<sup>44</sup> А. Топалов, *Китаю получат российские недра*, Газета.Ru, 28.02.2015, <http://www.gazeta.ru/business/2015/02/27/6428765.shtml> [dostęp: 10.04.2018].

<sup>45</sup> К. Мельников, *Китаю отольют „Роснефти”*, „Коммерсантъ”, 2.09.2014.

<sup>46</sup> *The Silk Road Fund and Novatek Sign a Framework Agreement in respect of Acquisition of Shares in JSC Yamal LNG*, Silk Road Fund, 3.09.2015, <http://www.silkroadfund.com.cn/en-web/23809/23812/27003/index.html> [dostęp: 10.04.2018]. Obecny rozkład udziałów rozkłada się następująco: Novatek, Total, CNPC i Fundusz Jedwabnego Szlaku posiadają odpowiednio 50,1%, 20%, 20% oraz 9,9% akcji.

Niedługo potem, z końcem kwietnia 2016 r., akcjonariusze Jamał LNG ogłosili podpisanie porozumienia z dwoma chińskimi bankami – China Exim Bank oraz China Development Bank – w sprawie udzielenia kredytu w wartości 12 mld USD denominowanego w Euro oraz RMB, na okres piętnastu lat, z przeznaczeniem na finansowanie projektu<sup>47</sup>.

W grudniu 2017 r. otwarto pierwszy terminal do eksportu skroplonego gazu spółki Jamał LNG. Pierwsza partia surowca na pokładzie gazowca opuściła port Sabietta. Zdolności produkcyjne pierwszych instalacji wynoszą 5,5 mln ton LNG rocznie. Na 2018 i 2019 r. zaplanowane jest jednak otwarcie kolejnych instalacji, które pozwolą zwiększyć potencjał w tym zakresie. Jamał LNG to już drugi oddany do użytku gazoport w Rosji. Pierwszy terminal LNG na wyspie Sachalin, realizowany w ramach projektu Sachalin 2, został bowiem uruchomiony w lutym 2009 r.<sup>48</sup>

Obok współpracy w sektorze energetycznym, pewne możliwości przedstawia obszar inwestycji w infrastrukturę komunikacyjną. W ciągu kilku lat Chiny przeprowadziły szereg eksperymentalnych rejsów z wykorzystaniem drogi północnej. Z Rosją podjęto już temat dotyczący komercyjnego wykorzystywania tej trasy. We wrześniu 2015 r. chińskie przedsiębiorstwo Poly Technologies podpisało porozumienie w sprawie budowy połączenia kolejowego Belkomur – od Morza Białego przez Komi po Ural. Jako główny wykonawca Poly Technology miało partycypować w finansowaniu, projektowaniu i budowie 712 km odcinka linii kolejowej oraz modernizacji istniejących już 449 km. Trasa na dystansie 1161 km w założeniu miała połączyć górnicze i przemysłowe regiony na południowym Uralu z Syktywkar w Komi oraz dalej portem w Archangielsku. Warto dodać, że chińska firma wyrażała przy tej okazji zainteresowanie udziałem w budowie nowego portu głębinowego w Archangielsku<sup>49</sup>.

Rosja w formie deklaratywnej pozytywnie odnosi się do angażowania się chińskich podmiotów gospodarczych w realizację projektów inwestycyjnych. W rzeczywistości jednak proces implementacji tych założeń napotyka na wiele przeszkód. Rosnąca obecność Chin w Arktyce postrzegana jest w Rosji z dużą rezerwą, zwłaszcza w kontekście ich aspiracji do definiowania zasad nawigacji w regionie. Należy podkreślić, że Arktyka, ze względu na swoje geostrategiczne położenie, budzi zainteresowanie Chin pod kątem testowania i rozwijania zdolności przeprowadzania operacji poszukiwawczo-ratowniczych oraz innych operacji morskich w ekstremalnie trudnych warunkach klimatycznych. Rosjanie mają

<sup>47</sup> *Yamal LNG Signed Loan Agreements With the Export-Import Bank Of China and the China Development Bank*, Novatek, 29.04.2016, [http://www.novatek.ru/.../doc/2016\\_04\\_29\\_press\\_release\\_Chinese\\_banks\\_FA\\_\(ENG\).pdf](http://www.novatek.ru/.../doc/2016_04_29_press_release_Chinese_banks_FA_(ENG).pdf) [dostęp: 10.04.2018].

<sup>48</sup> Udziałowcami w tym przedsięwzięciu są Gazprom (50%+1), Shell (27,5%), Mitsui (12,5%) oraz Mitsubishi (10%).

<sup>49</sup> T. Pettersen, *Russia and China sign agreement on Belkomur railroad*, Barents Observer, 4.09.2015, <http://barentsobserver.com/en/business/2015/09/russia-and-china-sign-agreement-belkomur-railroad-04-09> [dostęp: 10.04.2018].

świadomość, że wraz z otwarciem nowych połączeń morskich, prawdopodobnie wzrośnie również obecność wojskowa Chin w Arktyce. Rywalizacja strategiczna pozostaje wpisana w naturę relacji Chin z Rosją, co niewątpliwie ogranicza pole manewru w kontekście podejmowania szeroko zakrojonych przedsięwzięć.

## Podsumowanie

Ostatnie lata obrazują wzrost zainteresowania komercyjnym wykorzystywaniem północnej drogi morskiej, zarówno Rosji, jak i Chin. Żegluga w tej części świata niesie ze sobą wymierne korzyści, biorąc pod uwagę znacznie skrócony czas transportu w porównaniu do tradycyjnych szlaków morskich z wykorzystaniem kanałów panamskiego oraz sueskiego. Dodatkowo, nie występują tu na razie poważne zagrożenia związane z terroryzmem i piractwem morskim.

Chiny systematycznie wykazują rosnące zainteresowanie Arktyką. Udana rejs chińskiego kontenerowca w 2013 r. do Rotterdamu pokazał nowe perspektywy dla rozwoju powiązań handlowych z Europą. Dzisiaj Chiny nie są już tylko biernym obserwatorem wydarzeń, ale stały się faktycznie aktywnym uczestnikiem gry, co potwierdza strategia budowy Polarnego Jedwabnego Szlaku i stałe uczestnictwo w poszczególnych forach arktycznych. Ich plan zakłada, by północną drogą przechodziło 15% ich handlu międzynarodowego. To sprzyja wytworzeniu częściowej alternatywy wobec transportu, przez Cieśninę Malakka. Stymuluje rozwój regionów północno-wschodnich Chin i dodaje nowej dynamiki w działalności portów morskich. Dzięki obecności w rejonie Arktyki Chiny stopniowo uzyskują dostęp do nowych źródeł surowcowych, stając się współudziałowcem w realizowanych przedsięwzięciach.

W przypadku Rosji północna droga morska zyskuje wymiar strategiczny, biorąc pod uwagę znaczenie nowej arterii transportowej umożliwiającej obsługę towarową pomiędzy odległymi zakątkami kraju, jak również eksport surowców na zagraniczne rynki. Rosja powraca do polityki uprawianej w czasach sowieckich, wzmacniając obecność w Arktyce na polu gospodarczym i wojskowym. W szczególności angażuje się w projekty wydobywania surowców w szelfie kontynentalnym. Szczególną uwagę zwraca projekt Jamał LNG, z którego skroplony gaz dociera na rynki Europy i Azji. Stanowi to ważny impuls dla rozwoju floty żeglugowej z włączeniem lodolamaczy oraz niezbędnej infrastruktury naziemnej wzdłuż drogi północnej. Obok zaangażowania gospodarczego, Rosja odbudowuje potencjał militarny w tej części świata, modernizując i budując nowe bazy wojskowe, lotniska, sieci radiolokacyjne.

Te działania wymagają sporych nakładów inwestycyjnych. Niskie ceny ropy na światowych rynkach i towarzyszący temu kryzys gospodarczy spowolniły tempo realizowanych przedsięwzięć. Sankcje Zachodu nałożone w związku z wydarzeniami na Ukrainie zmusiły władze w Moskwie do poszukiwania

nowych partnerów. Chiny jawią się zatem jako pożądaný partner w kontekście możliwego zwiększenia inwestycji i wprowadzania nowych rozwiązań technologicznych.

Projekty w Arktyce mogłyby stać się kołem zamachowym dla rozwoju dwustronnej współpracy gospodarczej, biorąc pod uwagę potencjał tkwiący w obszarach związanych z energetyką, transportem, infrastrukturą oraz dziedziną naukowo-badawczą. Szanse na to są jednak ograniczone. Ekonomiczny rachunek będzie determinował stopień zaangażowania Chińczyków w danyh przedsięwzięciach. Ich wątpliwości budzi nieuregulowany status prawny drogi północnej, którą Rosja skora jest traktować jako część swoich wód terytorialnych. Usprawnienie ruchu handlowego na tej trasie zapewne może je skłonić do zajęcia bardziej zdecydowanego stanowiska w tej sprawie, które niekoniecznie będzie współgrało z rosyjskimi interesami. Należy sądzić, że Rosja kierując się względami bezpieczeństwa, z rezerwą będzie z kolei podchodzić do obecności Chin w regionie.

Chiny z uwagą obserwują szczególnie wzrost aktywności Rosjan w zakresie tworzenia infrastruktury wojskowej w Arktyce. Niepokój z ich perspektywy budzi zwłaszcza fakt, że napięcia w relacjach Rosji ze Stanami Zjednoczonymi mogą znaleźć negatywne odbicie w tym obszarze, analogicznie do tego, co obserwowano w okresie Zimnej Wojny. Do tej pory jednak Chiny ze zrozumieniem traktowały racje FR głośno wyrażającej potrzebę ochrony terytorium i narodowych interesów. Jednakże takie podejście może się szybko zmienić. Dotychczasowy rozwój wypadków każe sądzić, że władze w Moskwie z dużą wstrzemięźliwością będą podchodziły do realizacji wspólnych z Chinami przedsięwzięć związanych z budową trasy północnej.

## **Cooperation or Competition: Russia and China in the Arctic**

The paper aims to set out overall approach of Russia and China to the Arctic region, located around the North Pole. It considers the national policy and strategy statements as well as the economic and military instruments used by these two powers. The area holds large quantities of minerals, including natural gas and crude oil. If global continues to melt sea ice across the Arctic, shipping lanes, particularly the Northern Sea Route, may open up and became a viable alternative to the traditional shipping routes through the Suez Canal. The route for transporting cargoes between the East Asia and Europe could reduce sailing distances and operating costs by roughly 40 percent, compare to them. Russia and China are seeking control of natural resources and transport routes. On the one hand Russia declaratively encourages China to participate in Arctic energy and infrastructure projects. On the other „Polar Silk Route” proposed by China as well as its promotion of freedom of circulation in the Arctic China do not correspond with Russian vision that treats waters of the Northeast Passage as its „internal waters”.

**Key words:** China, Russia, Arctic, northern sea route, Polar Silk Road, energy

## **Współpraca czy rywalizacja: Rosja i Chiny w Arktyce**

Celem artykułu jest przedstawienie stanowisk Rosji i Chin wobec Arktyki, obszaru rozciągającego się wokół Bieguna Północnego. Analizie poddano zarówno strategię działania, jak i narzędzia stosowane przez te dwa państwa na polu gospodarczym i wojskowym. Obszar posiada duże zasoby surowców naturalnych, w tym gazu ziemnego i ropy naftowej. Topnienie pokrywy lodowej sprawia, że możliwe staje się otwarcie nowych szlaków żeglugowych, szczególnie Północnej Drogi Morskiej, które mogą stać się alternatywą dla tradycyjnych połączeń przez Kanał Sueski. W porównaniu do tych ostatnich transport towarów na szlakach arktycznych, pomiędzy Azją Wschodnią a Europą, pozwala zredukować dystans i koszty o około 40%. Rosja i Chiny dążą do uzyskania kontroli nad zasobami naturalnymi i szlakami transportowymi. Rosja, z jednej strony, deklaratorywnie zachęca Chiny do uczestnictwa w arktycznych projektach energetycznych i przedsięwzięciach infrastrukturalnych. Z drugiej jednak ma świadomość, że proponowany przez nie Polarny Jedwabny Szlak oraz odwoływanie się do zasady swobodnej żeglugi nie koresponduje z ich wizją, traktującą Północną Drogę Morską jako część wód terytorialnych.

**Słowa kluczowe:** Chiny, Rosja, Arktyka, północna droga morska, Polarny Jedwabny Szlak, energetyka